

제45차 유엔국제상거래법위원회 제6실무작업반 논의 동향

법무부 국제법무정책과 사무관 박진아

I. 회의 개요

제45차 유엔국제상거래법위원회(United Nations Commission on International Trade Law, 이하 “UNCITRAL”) 제6실무작업반 회의가 2024. 12. 9.부터 13.까지 비엔나 유엔 본부에서 개최되었다. 이번 회의에서는 유통가능한 화물증권(Negotiable Cargo Document, 이하 “NCD”)에 대한 협약(이하 “협약”) 성안 작업이 이어졌다. 이는 2019년 중국 정부가 ‘유통가능한 운송증권(Negotiable Transport Document)’을 창설하기 위한 국제규범을 성안하자고 제안함에 따라 촉발되었다. 선하증권이 권리증권(Document of Title)으로 기능함과 달리, 도로, 철도, 항공 등의 운송 서류(Transport Document)는 그와 같은 기능을 하지 못하느냐, 협약은 국제 운송에 있어서 운송 수단의 종류 및 형태를 불문하고 유통가능한 새로운 유형의 권리증권, 즉 NCD를 창설하는 것을 목표로 한다. 이번 작업반 회의

는 이전 실무작업반 회의 내용을 바탕으로 사무국이 제시한 조문안(이하 “초안”)을 검토하는 방식으로 이루어졌으며, 그 주요 내용은 이하와 같다.

II. 주요 내용

1. NCD 및 유통가능한 전자 화물증권(Negotiable Electronic Cargo Document, 이하 “NECD”)의 증거적 효력(제6조)

가. 초안의 내용

Article 6. Evidentiary effect of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record

1. The transport operator may qualify any of the information referred to in article 4, paragraph 1(d), as furnished by the consignor and contained in the nego

negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record in a manner that indicates that :

- (a) The transport operator does not assume responsibility for the accuracy of such information because it has either actual knowledge or reasonable grounds to believe that any such information is false or misleading; or
 - (b) The transport operator has no reasonable means of checking such information.
2. Except to the extent that the information furnished by the consignor has been qualified, the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record shall be prima facie evidence of taking in charge of the goods by the transport operator as stated in the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record.
3. If the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record has been transferred to a third party acting in good faith in reliance on the description of the goods therein, proof to the contrary by the transport operator in respect of any information in the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record shall not be ad-

missible against that third party, except to the extent that the information furnished by the consignor has been qualified.

나. 논의 내용

1) 제1항

UNCITRAL-UNIDROIT 창고 증권 모델법(UNCITRAL/UNIDROIT Model Law on Warehouse Receipts, 이하 “MLWR”) 제12조 제2항에 따르면 운송인이 증권 문면상 기재된 정보가 허위이거나 오해를 야기할 수 있다는 사실을 알고 있는 경우에 면책되지 않는데, 초안 제6조 제1항 (a)호에 따르면 운송인이 그러한 경우에도 면책을 주장할 수 있다는 우려가 제기되었다. 그러나 협약은 여타 국제 운송 조약들과 일관성이 있어야 하고, 초안 제6조 제1항 (a)호는 로테르담 규칙 제40조를 본떠 작성된 것이므로 초안을 수정하는 것에 부정적인 견해 역시 표명되었다.

논의 끝에 실무작업반은 (a)호 내지 (b)호의 모든 상황에서 운송인의 책임을 완화한다는 초안 제6조 제1항의 목적을 명확히 드러내기 위해 운송인의 면책에 대한 내용을 (a)호에서 제6조 두문(chapeau)으로 옮기기로 결의하였다.

2) 제2항

러시아는 초안 제6조 제2항에 규정된 electronic cargo record의 정의는 NECD의 그것과 동일한바, 동어반복에 해당하므로 협약 전체에서 electronic cargo record를 삭제하자고 제안하였고, 프랑스 등이 이에 동의하였다. 다만, 실무작업반은 이를 협약 제2조에서 NECD의 정의에 대해 논의할 때 협의하기로 유보하였다.

초안 제6조 제2항은 송하인으로부터 제공받은 정보에 관하여 한정적(qualified)인 표시를 한 경우에 그러한 한정적 표시 부분을 제외한 나머지 NCD 기재 내용의 증거적 효력에 관하여 규정하고 있다. 즉, 한정적 표시는 예외로서 증거적 효력이 인정되지 않으나, 한정적 표시 역시 NCD 기재 내용의 일부로서 증거적 효력이 인정되어야 한다는 주장이 제기되었다. 캐나다는 로테르담 규칙 제41조가 유사한 예외를 규정하고 있으나, 이는 운송계약에 포함된 한정적 표시에 적용되는 것인바, NCD와 경우가 다르다고 지적하며 초안 제6조 제2항, 제3항의 “Except to the extent that the information furnished by the consignor has been qualified”를 삭제하자고 제안하였다.

초안 제6조 제2항의 예외가 동조 제1항의 경우에 한한다는 점을 명확히 하기 위해 두 개의 수정안이 제시되었다. 국제비

교법연구센터(International and Comparative Law Research Center, 이하 “ICLRC”)는 한정적 표시가 운송인에 의한 것임을 명확히 해야 한다며 qualifications “by the transport operator”로 수정할 것을 제안하였다. 스위스는 로테르담 규칙을 참고하여 information being qualified “in the manner” set out in paragraph 1으로 수정할 것을 제안하였다. 실무작업반은 후자를 채택하였고, 이러한 수정안을 제3항에도 반영하기로 결의하였다.

3) 제3항

중국은 NCD에 기재된 정보를 신뢰한 선의의 제3자인 NCD 소지인을 보호하기 위해 “a third party acting in good faith in reliance on the description of the goods therein,”의 “on” 이후를 “any information”으로 수정해야 한다고 주장하였다. ICLRC, 캐나다 등은 위 수정안이 로테르담 규칙 제41조 (b), 제46조와 일관성이 있다는 이유로 중국의 제안에 동의하였다. 실무작업반은 중국의 제안이 NCD 소지인으로 하여금 NCD 기재 정보를 독립적으로 신뢰하도록 하여 궁극적으로 NCD의 유통성 증대에 기여할 것이라고 보았다. 따라서 실무작업반은 위 제안의 취지를 존중하여 “on” 이후를 더 포괄적으로 수정하기로 합의하였다.

2. NCD 및 NECD 소지인의 권리
(제7조)

가. 초안 내용

Article 7. Rights of the holder under a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record

1. A person who becomes a holder of a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record pursuant to article 11 shall, by virtue of becoming the holder, have acquired all rights under the transport contract as if it had been a party to that contract, including:
 - (a) The right to demand delivery of the goods at destination;
 - (b) The right of disposal; and
 - (c) The right to bring a claim against the transport operator.
2. Any entitlement to the rights referred to in paragraph 1 above that is conferred upon the consignor or the consignee, as applicable, [shall extinguish] upon the issuance of a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record.
3. The issuance and transfer of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record to the holder shall have the same effect, for the purpose of acquisition of rights to the

goods, as a physical handing over of the goods, provided that the transport operator is in possession of the goods.

4. The rights and effect set out in paragraphs 1 and 3 above exist after the issuance of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record and cease, except for that listed in subparagraph 1 (c), when the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record is surrendered.
5. In order to exercise the rights listed in paragraph 1 above, the holder shall produce the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record to the transport operator and shall identify itself if the negotiable cargo document was made out to the order of a named person. [If more than one original of the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] has been issued]/[If the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] states that more than one original has been issued], all originals shall be produced, failing which the right mentioned in subparagraph 1 (b) cannot be exercised.
6. [Any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the transfer of a negotiable cargo document or negotiable

electronic cargo record or the delivery of the goods mentioned in the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record, may be made out by electronic communication [through the channel of communication designated]].

나. 논의 내용

1) 제1항 권리의 원천

중국은 초안 제7조 제1항을 MLWR 제16조 제1항과 유사하게 수정할 것을 제안하였다. 즉, NCD의 소지인에게 NCD에 기재된 조건에 따라 화물을 인도할 운송인의 의무와 그로 인한 이익을 이전하자고 주장하였다. 또한 중국은 초안 제7조 제1항이 운송인과 소지인의 관계를 명확히 규정하고 있지 않다고 지적하였다. 선하증권의 경우 선하증권 소지인과 운송인의 관계가 선하증권의 기재에 의하여 규율되나, 협약은 NCD에 운송계약의 내용을 그대로 재현하도록 요구하고 있지 않은바, NCD 소지인과 운송인의 관계가 운송계약에 의해 규율된다고 본다면 소지인에게 운송계약을 별도로 검토해야 하는 부당한 부담을 지워 NCD의 유통성을 저해할 것이라고 우려하였다.

이에 대해 ICLRC는 소지인이 운송인에게 연락하여 운송계약을 검토할 수 있는 법적 장치를 창설하자고 제안하였으나, 의장(Ms. Beate CZERWENKA, 독일)은 협약 제3조 제2항에 따라 NCD는 원칙적으로 기존의 운송 서류에 주석을 다는 형태로 발행되는바, 통상 NCD는 운송계약의 모든 내용을 포함하고, 협약 제3조 제3항에 따라 소지인은 운송계약 사본을 요청할 권리가 있으며, 그에 따라 계약 조건을 검토할 수 있다고 답변하였다.

의장은 이어서 소지인의 권리가 운송계약에서 기인함을 명확히 드러내기 위해 운송계약이 “NCD에 의해 입증¹⁾된다”고 명시하자는 수정안을 제안하였다. 독일은 NCD가 로테르담 규칙 등 여타 협약에 규정된 소지인의 법정 권리(statutory rights)를 대표할 수 없을 것이라며 초안의 “as if it had been a party to that contract”를 유지하자고 주장하였고, 이탈리아 등이 이에 동의하였으나, 실무작업반은 의장의 수정안을 채택하기로 결의하였다. 프랑스, 독일 등은 운송인이 NCD를 운송계약과 달리 작성하여 소지인의 권리를 제한할 수 있다며 우려를 표하였으나, 의장은 실무상 이러한 경우를 상정하기 어렵고, 만약 운송인이 운송계약과 달리 NCD를 작성하더라

1) 이때 “입증”은 협약 제2조 제9항 운송서류 정의의 그것과 동일하다.

도 협약 제7조 제1항에 의해 NCD 소지인은 “계약의 당사자였던 것처럼” 권리를 취득한다고 답변하였다. 그럼에도 실무작업반은 위의 경우 등을 방지하기 위해 NCD에 의해 입증되는 소지인의 권리는 운송계약 상 소지인의 권리와 동일하다는 점을 협약 주석서에 명시하기로 하였다.

2) 제1항 각호의 권리 목록

중국은 NCD 소지인이 운송계약에 따른 모든 권리를 취득하므로 제1항 각호에 NCD 소지인이 취득하는 권리를 열거할 필요가 없다고 주장하였다. 제1항 각호에 권리를 열거함으로써 NCD 소지인이 (a), (b), (c)호의 세 가지 권리만을 취득한다는 오해를 야기할 수 있다고 지적하였다. 그러나 제1항 각호에 열거된 권리는 NCD의 유통가능성을 보장하는 데에 필수적이라는 입장이 대부분이었고, 한국은 중국의 위 우려가 실무작업반이 초안 제6조 제3항을 중국의 제안에 따라 수정하기로 합의하여 해소되었다고 답변하였다.

더불어 중국은 실무작업반이 이전 회의에서 협약상 처분권의 정의를 삭제하기로 결의한바, 초안 제7조 제1항 (b)호 처분권의 의미가 불분명해졌음을 지적하였다. 그러나 사무국은 삭제된 협약상 처분권의 정의는 지나치게 많은 예시를 들고 있었으며, 그럼에도 일정 경우를 포괄하지 못하

였고, 기 존재하는 다른 국제 운송 관련 협약 역시 처분권을 정의한 바 없으며, 처분권은 통용되는 의미가 비교적 명확하므로 실무작업반이 이전 회의에서 협약상 처분권의 정의를 삭제하기로 결의하였다고 설명하였다. 실무작업반은 이전 회의에서 처분권의 정의를 삭제하기로 협의한 이유가 타당하다고 보아 제1항 각호의 권리 목록을 수정 없이 그대로 유지하기로 결의하였다.

3) 제2항

일본은 송하인 또는 수하인의 권리가 NCD의 발행으로 소멸하는 것이 아니라 단지 송하인 또는 수하인이 그 권리를 행사할 수 없게 되는 것에 불과하므로 “소멸한다”([shall extinguish])는 부적합하다고 보았고, 핀란드 등이 이에 동의하였다. 이에 실무작업반은 제2항의 “소멸한다”를 “소지인이 아닌 송하인이나 수하인이 권리를 행사할 수 없다” 또는 이와 유사한 표현으로 변경하기로 합의하였다.

4) 제3항

미국은 초안 제7조 제3항만으로는 NCD가 권리증권으로 기능함이 명확히 드러나지 않는다는 우려를 표하였다. 더불어, 미국의 경우 화물의 물리적 인도가 소유권의 이전을 의미하지 않는바, 화물의 소유권 이전을 위해서는 협약상의 권리증권성만

으로는 부족하다고 설명하며 협약이 미국 법과 배치되지는 않으나 초안은 미국법과 호환이 어렵다며 법체계에 따라 권리증권 이전에 따른 법적 효과를 다르게 규율하는 것을 존중한 MLWR을 참고하여 제3항을 수정하자고 주장하였다. 대륙법계와 영미 법계가 권리증권 이전에 따른 법적 효과를 서로 달리 규율하는바, MLWR 제18조는 두 가지 선택지를 제시하는데, 모델법과 달리 협약은 여러 가지 선택지를 제시할 수 없으므로 MLWR 제18조의 두 가지 선택지 중 하나를 선택하기보다는 적용가능한 법률을 참조해야 한다고 보았다.

제3항을 삭제하자는 제안에 대해 한국은 제3항이 NCD가 권리증권으로서 기능하는 데에 핵심적인 규정이라고 강조하며 반대하였다. 스위스, 독일 역시 제3항에서 NCD의 이전이 화물의 물리적 인도와 동일한 법적 효과를 가진다고 규율하였고, 소유권 이전 등 화물의 인도에 따른 법적 효과는 재산법, 도산법 등의 각 준거법에 따르는 것이 타당한바, 제3항을 삭제할 필요성에 공감하지 못하였다.

이탈리아는 NCD가 협약 제3조 제1항에 의해 운송인이 화물을 인도받은 후에만 발

행되는바, 초안 제7조 제3항의 “화물이 운송인의 소지하에 있을 때에만 적용된다”는 조건은 불필요하다고 주장하였다. ICC, 싱가포르 등은 위 조건이 NCD 소지인에게 운송인이 화물을 점유하고 있는지 확인해야 하는 의무를 부과하는 것으로 오인될 수 있다며 위 조건을 삭제하자는 이탈리아의 제안에 동의하였다. 이에 실무작업반은 위 조건을 삭제하기로 결의하였다. 다만, 그 외의 제3항은 유지하기로 합의하였다.

5) 제4항

ICLRC는 소지인의 화물인도청구권은 소지인에게 화물이 인도될 때까지 유지되어야 함에도 제4항은 소지인의 화물인도청구권이 NCD의 상환(surrender)으로 소멸한다는 인상을 준다고 지적하며, 제4항을 삭제할 것을 제안하였다. 이에 대해 의장은 제7조 제4항을 제10조2)와 연계하여 해석한다면 그러한 오해가 발생하지 않을 것이라고 답변하였다. 따라서 실무작업반은 초안 제4항을 유지하기로 합의하였다³⁾.

6) 제5항 제1문

중국을 배서된 경우에도 NCD 소지인이 제7조 제5항 제1문에 따라 신원 증명 의무

2) 협약 제10조(화물의 인도)는 NCD 소지인이 NCD를 상환하여야 화물을 인도받을 수 있다고 규정하였다.
3) 단, 스페인어로 제4항의 의미를 명확히 드러내기 위해서는 “surrender”라고 표현하는 것이 적합함에도 협약의 스페인어 버전 제4항은 “delivery”로 마무리되는바, “delivery” 뒤에 “to transport operator”를 추가하기로 하였다(스페인).

를 지는지 의문을 제기하였다. 스페인, 프랑스 등은 제7조 제5항 제1문에 따른 소지인의 신원 증명 의무는 협약 제2조 제3항에 따른 소지인 식별과 달리 소지인이 NCD에 기재된 사람과 동일인임을 입증하는 것에 불과하므로 소지인이 자신의 신분증을 제시하는 것으로 충분하다고 답변하였다. 실무작업반은 초안 제1문을 그대로 유지하기로 합의하였다.

7) 제5항 제2문

협약은 복수의 NCD 원본이 발행된 경우, 화물인도청구권을 행사하는 예외를 제외하고는 소지인이 NCD 상의 권리를 행사하기 위해 원본 전부를 제출해야 한다고 규정하고 있다. 사무국은 이를 명확히 드러내기 위해 초안 제7조 제5항에 (i) 사실적 접근방식([If more than one original of the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] has been issued])과 (ii) 형식적 접근방식([If the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] states that more than one original has been issued]) 두 가지 방안을 제시하였다.

스페인, 프랑스 등은 복수의 원본이 발행되었음에도 NCD 문면상 그 사실이 기재되지 않았다⁴⁾면 한 부만 발행된 것으로

간주하여 복수의 원본이 발행되었음을 모르는 선의의 제3자인 NCD 소지인을 보호해야 한다고 강조하였고, 스위스, 인도 등이 이에 동의하며 형식적 접근방식을 지지하였다. 중국은 실무작업반이 형식적 접근방식을 채택할 경우 복수의 원본이 발행되었을 때 하나의 원본에 대한 소지인(이른바 “1차 소지인”)이 화물에 대한 처분권을 행사한 뒤 다른 하나의 원본에 대한 소지인(이른바 “2차 소지인”)이 화물에 대한 인도청구권을 행사하고자 하는 경우 2차 소지인이 보호받지 못한다며 우려를 표하였다. 스위스는 위와 같은 상황은 각 준거법에 의해 해결되어야 한다고 답변하였다. 캐나다 역시 협약이 로테르담 규칙 제51조와 달리 원본 전부를 제시할 의무를 규정한 이유에 대해 의문을 표시하였으나, UNCITRAL 사무국은 로테르담 규칙 제정 당시 실무상 복수의 원본이 발행된 사례가 없었기 때문에 로테르담 규칙은 복수의 원본이 발행된 상황을 상정하지 못한 것이라고 설명하였다. 실무작업반은 형식적 접근방식을 채택하기로 결의한바, 제5항은 NCD에 복수의 원본이 발행되었음이 명시된 경우에 한하여 적용되게 되었다.

또한, 실무작업반은 전자화물기록을 복수로 발행하는 것을 허용할지 검토하였다.

4) 복수의 원본이 발행되었을 때 원본의 개수를 NCD 문면상 기재하지 않았더라도 협약 제5조 제1항에 따라 그 NCD가 협약 제2조 제4항의 요건을 충족하는 이상 그 NCD의 발행은 유효하다(의장).

유엔무역개발기구(United Nations Conference on Trade and Development, 이하 “UNCTAD”)는 종이로 된 선하증권의 경우 전달 과정에서 분실될 위험이 있어 예외적으로 복수의 원본 발행을 허용하였던 것이고, 전자화물기록은 그 특성상 전달 과정에서의 분실의 위험이 없으며, 기술 발전으로 현대 사회에서는 즉각적인 소통이 가능하므로 복수의 원본 발행을 허용할 필요가 없다고 주장하였다. 국제상공회의소(International Chamber of Commerce, 이하 “ICC”) 역시 원본을 한 부 발행할 때마다 비용이 소요되는바, NCD 및 NECD를 시범 발행하였을 때 시범 발행에 참여한 업계 실무자들이 원본을 복수로 발행하는 것에 회의적이었다고 설명했다. 그러나 발틱 국제해사위원회(Baltic and International Maritime Council, 이하 “BIMCO”) 및 디지털 컨테이너 해운 협회(Digital Container Shipping Association, 이하 “DCSA”)는 전자 선하증권의 발행 초기에는 UNCTAD의 위논리에 따라 복수의 원본 발행을 허용하지 않았으나, 3부의 원본을 발행하겠다는 업계의 강력한 수요에 따라 결국 복수의 원본 발행을 허용하게 되었다고 맞섰다. 싱가포르는 비공식적으로나마 수요 조사를 하였을 때 업계 실무자들이 복수의 원본 발행을 희망한다는 의사를 밝혔으며 초안을 유지해야 한다고 보았다. 프랑스 역시

실무자의 수요를 존중하여 복수의 원본 발행을 허용하여야 한다는 입장을 밝혔고, 더 나아가 토큰 등의 형태로 발행되는 전자증권의 경우 복수의 원본 발행이 용이한바, 전자화물기록의 발행 및 유통에 있어서 기술 중립성의 원칙을 준수해야 한다는 것을 강조하였다. 따라서 실무작업반은 제5항 제2문에서 NECD에 대한 언급을 유지하기로 합의하였다.

더불어, 국제선주상호보험조합(International Group of Protection and Indemnity Clubs, 이하 “IG P&I Club”)에 의해 실무상“sets of originals”와 “a set of originals”는 구분되지 지적되었다. 복수의 원본 발행이 허용되지 않는 때에도 여러 장의 문서가 한 개의 세트로서 하나의 원본을 구성할 수 있고, 후자는 이러한 경우를 말한다며 복수의 원본을 발행하는 전자와 구별해야 한다고 설명했다.

8) 제6항

실무작업반은 당사자 자치를 존중하기 위해 제6항을 삭제하기로 합의하였다.

3. 누락 정보, 지시 또는 문서 (제8조)

가. 초안 내용

Article 8. Missing information, instructions or documents

If the transport operator needs information, instructions or documents relating to the goods in order to perform its obligations [under the Convention], the transport operator shall seek those information, instructions or documents from the holder of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record. If the transport operator, after reasonable effort, is unable to obtain those instructions within a reasonable time, the transport operator shall proceed in accordance with the transport contract.

나. 논의 내용

운송인은 통상 운송계약을 이행하기 위해 정보 등을 요청하는바, 실무작업반은 “[협약에 따른]”을 삭제하기로 결의하였고, 제8조 제1문과 제2문 모두 “정보, 지시 또는 문서” 표현을 사용하여 일관성을 확보하기로 하였다.

러시아는 NCD의 소지인이 된 자가 운송인에게 자신이 소지인이 되었음을 고지하도록 제8조를 수정하자고 제안하였다. 알제리, 프랑스 등은 위 수정안이 운송인

의 의무 이행에 도움이 된다며 지지 의사를 표명하였다. 그러나 캐나다는 소지인에게 이러한 고지의무를 지우는 것이 NCD의 유통가능성에 부정적인 영향을 미칠 수 있음을 실무작업반이 이전 회의⁵⁾에서 논의하였다고 지적하였다. 사우디아라비아 역시 유통증권의 통상적 소지인인 은행은 운송에 관심이 없고, 보안상의 문제로 자신을 드러내지 않는 것을 선호한다며 러시아의 제안에 반대하였다. 국제화물운송협회연맹(International Federation of Freight Forwarders Association, 이하 “FIATA”) 또한 실무상 화물증권 소지인은 화물인도청구권을 행사하고자 하지 않는 이상 운송인에게 소지인이 되었음을 통지할 필요가 없다고 설명하였다. 반면, UNCTAD는 러시아의 수정안이 채택되지 않아 운송인이 NCD 소지인이 누구인지 알지 못하는 경우, 정보, 지시, 또는 문서 제공을 요청할 대상을 알 수 없고, 그러한 상태로 운송계약에 따라 의무를 이행할 경우, 운송인이 운송계약을 자의적으로 해석하여 다양한 문제가 발생할 수 있다며 우려를 표했다. 그러나 오스트리아 등은 운송인이 운송계약에 따라 의무를 이행하는 경우는 제8조 제2항에 의해 (i) 운송인이 합리적인 노력을 기울였음에도 소지인과 연락할 수 없거

5) UNCITRAL, “A/CN.9/1127 - Report of Working Group VI (Negotiable Multimodal Transport Documents) on the work of its forty-first session”, 2022. para. 34.

나 (ii) 소지인이 운송인의 정보, 지시 또는 문서 제공 요청에 응하지 않았을 경우에 한하며, 이로써 발생하는 위험은 소지인이 부담하는 것이 합리적이라고 보았다. 따라서 실무작업반은 러시아의 제안을 채택하지 않았다.

4. 소지인 의무(제9조)

가. 초안 내용

Article 9. Liability of holder

1. A holder of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record that is not the consignor and that does not exercise any right under the transport contract does not assume any liability under the transport contract solely by reason of being a holder of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record.
2. A holder that is not the consignor and that exercises the right of disposal in accordance with article 7, paragraph 1 (b) under this Convention assumes any liability that may arise in connection with the exercise of that right under the transport contract.

나. 논의 내용

1) 제1항

실무작업반은 제1항을 초안대로 유지하기로 합의하였다.

2) 제2항

중국은 제2항이 처분권 행사에 따른 책임만을 다루는데 행사의 의미가 불분명하고, 처분권 외의 권리행사시의 책임을 규정하지 않아 불완전하다고 지적하였다. 그러나 스위스는 실무작업반이 논의⁶⁾를 거쳐 제2항의 적용 범위를 초안과 같이 좁혔다고 답변하며 소지인의 처분권 외 여타 권리행사에 따른 책임은 운송계약에 의해야 한다며 제2항의 적용 범위를 확장하는 것에 부정적인 입장을 표하였다. 한국 역시 제2항의 적용 범위를 초안과 같이 유지하는 데에 동의하여 실무작업반은 제2항을 수정하지 않기로 결의하였다⁷⁾.

5. 화물의 인도(제10조)

가. 초안 내용

Article 10. Delivery of the goods

1. Delivery of the goods may be demanded from the transport operator only against

6) UNCITRAL, “A/CN.9/1170 - Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-fourth session”, 2024, para. 22.

surrender of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record duly endorsed where necessary and upon the holder identifying itself if the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record was made out to the order of a named person.

2. [If more than one original of the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] has been issued]/[If the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] states that more than one original has been issued], the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity.

3. On request of the transport operator, the holder shall acknowledge receipt of the goods from the transport operator. The transport operator may refuse delivery if the holder refuses to acknowledge such receipt.

나. 논의 내용

1) 제1항

실무작업반은 제1항을 초안대로 유지하기로 하였다.

2) 제2항

복수의 NCD 원본이 발행된 경우, 소지인이 한 부의 원본만 제출해도 화물인도청 구권을 행사할 수 있음을 나타내기 위해 사무국은 초안 제10조 제2항에 초안 제7조 제5항 제2문과 마찬가지로 (i) 사실적 접근 방식([If more than one original of the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] has been issued])과 (ii) 형식적 접근방식(If the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] states that more than one original has been issued])의 두 가지 방안을 제시하였다. 프랑스, 싱가포르 등은 NCD에 복수의 원본 발행 여부가 기재되었는지 여부와 관계없이 원본 한 부의 제출로 충분하다며 사실적 접근방식을 지지하였다. 독일은 NCD를 3부 발행하여 그 사실을 NCD에 기재하였는데 추후 1부를 더 발행하는 등 NCD에 기재된 원본의 부수에 오류가 있는 경우 형식적 접근방식은 어떠한 원본이 효력을 잃는지 불분명하다며 사실적 접근방식을 지지하였다. 반면, 스페인, 알제리 등은 NCD에 복수의 원본이 발행된 사실이 기재되지 않은 경우, 선의의 제3자인 소지인을 보호해야 한다며 형식적 접근방식을 지지하였다. 오스트리아는 두 개의

7) 다만, 의미를 명확히 하기 위해 “paragraph 1 (b)” 뒤에 “;”를 추가하자는 제안(이탈리아)을 UNCITRAL 사무국이 고려하기로 하였다.

선택지를 모두 삭제하고 남은 제10조 제2항만으로도 소지인이 한 부의 원본 제출로 화물인도청구권을 행사할 수 있다는 의미가 명확히 드러난다며 두 개의 방안을 모두 삭제하자고 제안하였다.

이에 의장은 제10조 제2항을 다음과 같이 두 개의 문장으로 나누자고 제안하였다. 첫 번째 문장은 NCD 원본이 복수로 발행된 경우 화물인도청구권을 행사하기 위해서는 한 부의 원본만을 제출하는 것으로 충분하다는 점을 명시하고, 두 번째 문장은 한 부의 원본만 제출된 경우, NCD에 복수의 원본이 발행되었음이 명시된 때에만 여타 원본이 효력을 잃는다고 규정하는 것이다. 그러나 이탈리아, 중국, ICC 등은 NCD 문면상 복수의 원본이 발행되었음이 기재되지 않았더라도 소지인은 한 부의 원본 제시로써 소를 제기할 수 있는 바, 첫 번째 문장에 따라 운송인이 한 부의 원본을 제출한 소지인에게 화물을 인도했음에도 두 번째 문장에 의해 여타 원본 소지인들에 대해 책임을 부담해야 할 수 있으므로 이를 방지하기 위해 첫 번째 문장을 다듬어야 한다고 주장했다. 실무작업반은 위 제안에 따라 제10조 제2항을 재작성해달라고 UNCITRAL 사무국에 요청하였다.

3) 제3항

ICLRC는 당사자의 화물인도의무란 운

송계약에 의거한 의무이므로 그 내용 역시 계약에 의거하는 것이 적절하고, 계약상 의무와 법률에 따른 의무는 구분되는데, 제3항을 삭제할 것을 제안하였다. 실무작업반은 위 제안을 채택하였다.

6. NCD 및 eNCD에 따른 권리 양도 (제11조)

가. 초안 내용

Article 11. Transfer of rights under a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record

1. The holder transfers the rights incorporated in the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record by transferring it to another person :
 - (a) Duly endorsed either to such person or in blank, if an order document; or
 - (b) Without endorsement, if : the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record is (i) made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person; or (ii) a document made out to bearer or endorsed blank.
2. If the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record]

states that more than one original has been issued, all originals shall be transferred to the intended holder in order to effect a transfer of rights under a negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record].

나. 논의 내용

1) 일반 사항(제1항)

실무작업반은 NCD의 소지식 증권 형태의 발행 허용 여부를 논의하였다. 싱가포르의 업계 종사자들이 소지식 증권 형태의 발행에 부정적임을, ICLRC는 소지식 증권 형태의 발행을 허용할 경우 남용 가능성과 자금 세탁의 위험이 높음을 지적하였다. DCSA, IG P&I Clubs는 실무상 소지식 증권이 매우 드물다고 덧붙였다. 따라서 실무작업반은 소지식 증권 형태의 발행을 허용치 않기로 합의하였다.

2) 제2항

중국은 협약 제10조 제2항이 복수의 NCD 원본이 발행된 때 소지인이 한 부의 원본 제출만으로 물품인도청구권을 행사할 수 있다고 규정하였음에도 초안 제11조 제2항은 소지인에게 복수의 원본 전부가 소지인 자신에게 이전되었음을 증명할 의무를 부과한다며 초안 제11조 제2항을 수정해야 한다고 주장하였다. 이에 의장은 제11

조는 NCD에 의해 권리를 양도하는 방식을 규정한 조항이고, NCD에 따른 권리행사는 제7조 제5항 및 제10조 제2항이 규정하는데, 제7조는 권리행사를 위해 복수의 원본 전부를 제시해야 한다고 규정하고 있는 바, 소지인이 복수의 원본 전부를 소지하고 있음을 전제하고 있다고 답변하였다. 더불어, 제7조, 제10조가 NCD에 따른 권리행사에 대한 사항을 규정하고, 제11조 제2항은 복수의 원본 전부를 인도하지 않았을 때의 결과를 규정하지 않은바, 제11조 제2항의 존재가치에 대한 의문을 제기하였다. 이탈리아, 프랑스 등은 제11조 제2항의 모호성을 이유로 해당 조항 삭제 제안에 동의하였다. 실무작업반은 초안 제11조 제2항을 삭제하기로 합의하였다.

7. 전자 서명(제12조)

가. 초안 내용

Article 12. Electronic signature

For the purposes of this Convention, a negotiable electronic cargo record or an endorsement thereof are deemed to have been signed if a reliable method is used to identify the signatory and to indicate that person's intention in respect of the information contained in the negotiable electronic cargo record.

나. 논의 내용

싱가포르는 전자양도성기록 모델법 (UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records, 이하 “MLETR”) 제9 조와의 일관성 확보를 위해 “if” 이전의 문 구(For the purpose of this Convention, a negotiable electronic cargo record or an endorsement thereof are deemed to have been signed)를 “where the Convention requires or permits a signature of a person, that requirement is met by a negotiable cargo document”로 수정하자고 제안하였다. 미국은 기능적 등가성 확보 차원에서 위 제안에 동의하였고, 독일 역시 제12조 수정 필요성에 공감하였다. 프랑스는 전자 서명의 보안 기준을 엄격히 규정하는 것이 NCD의 활용도를 저해할 수 있다며 수정안에 반대하였다. 그러나 실무작업반은 싱가포르의 제안에 더해 협약상 서명을 요구하는 규정들을 언급하도록 제12조를 수정할 것을 사무국에 요청하였다.

8. 식별, 통제, 무결성 평가(제13조)

가. 초안 내용

Article 13. Identification, control, assessment of integrity

1. For the issuance and use of a negotiable electronic cargo record, a reliable

method shall be used :

(a) To identify that electronic record as the negotiable electronic cargo record;

(b) To render that electronic record capable of being subject to control from its issuance until it ceases to have any effect or validity; and

(c) To retain the integrity of that electronic record.

2. The criterion for assessing integrity shall be whether information recorded in the negotiable electronic cargo record, including any authorized change that arises from its creation until it ceases to have any effect or validity, has remained complete and unaltered apart from any change which arises in the normal course of communication, storage and display.

나. 논의 내용

제13조는 전자화물기록(Negotiable Electronic Cargo Record, 이하 “NECR”)에 대한 평가(assessment)가 아닌 무결성을 포함한 요건을 규정하고 있는바, 혼선을 방지하기 위해 제13조 제목에서 “평가”를 삭제할 것을 프랑스가 제안하였다. 미국은 프랑스의 제안에 동의하며 제2항의 “기록된”을 “포함된”으로 변경하자고 제안하였다. 실무작업반은 위 각 제안을 받아들였다.

또한, 실무작업반은 제13조 제1항의 두 문을 MLETR 제10조 제1항과 일관성 있게 수정하기로 합의하였고, 이때 제13조 제1항이 NECR의 사용을 요구할 뿐만 아니라 허용한다는 점을 나타내기 위해 NECR 발행 및 사용에 관한 규정들을 언급하기로 하였다.

스페인도 협약이 NECR을 서면으로 발행해야 한다는 명시적 규정을 두고 있지 않은 점을 지적하며 MLETR 제8조를 참고하여 서면 요건에 대한 기능적 동가성을 제13조에 추가하자고 제안하였다. 통상 필수 정보 포함 과정에서 서면 요건이 충족되나, 실무작업반은 MLETR 제8조의 기능적 동가성 관련 내용을 NECR에 적용하기로 합의하였다. 다만, 그 내용을 제13조 제1항과 제2조의 NECR의 정의 중 어느 곳에 추가하는 것이 적합할지 검토해 줄 것을 사무국에 요청하였다. 이때 다수가 정의 규정인 제2조에 실제적 요건을 추가하는 것에 대해 부정적 의견을 표하였다.

9. NECR의 소지(제14조)

가. 초안 내용

Article 14. Possession of a negotiable electronic cargo record

For the purposes of this Convention,

- (a) A person is deemed to be in possession of a negotiable electronic cargo record if a reliable method is used :
 - (i) To establish exclusive control of that negotiable electronic cargo record by a person; and
 - (ii) To identify that person as the person in control.
- (b) The possession of a negotiable electronic cargo record is transferred through the transfer of exclusive control over the negotiable electronic cargo record.

나. 논의 내용

싱가포르의 초안 제14조의 제목을 “Control of a negotiable electronic cargo record”로 변경할 것을 제안하였고, 위 규정을 MLETR 제11조와 일관성 있게 수정할 것을 제안하였다. 스페인 등이 위 제안에 동의하여 실무작업반은 싱가포르의 제안을 채택하였다.

독일은 법체계상 전자기록 점유가 불가능한바, “소지(possession)”에 대한 우려를 표하였다. 실무작업반은 “소지인” 정의를 포함하여 NCD의 소지를 요구 또는 허용하는 규정을 언급하는 방식으로 초안 제14조를 개정하기로 합의하였다.

10. 배서(제15조)

가. 초안 내용

Article 15. Endorsement

For the purposes of this Convention, a negotiable electronic cargo record is deemed to have been endorsed if the information required for the endorsement is included in the negotiable electronic cargo record in a manner that makes it accessible so as to be usable for subsequent reference, and that record is signed in accordance with article 12.

나. 논의 내용

미국은 기능적 등가성을 강조하였고, 스페인은 같은 맥락에서 서명과 관련된 요건은 배서를 위해 필요한 정보에도 적용된다고 하며 초안 제15조에 MLETR 제15조의 요건을 추가할 것을 제안하였다. 미국은 서명 관련 요건이 배서에도 적용된다는 데에 동의하였으나, 이에 대한 규정은 제15조가 속한 제4장보다는 정의 규정에 두어야 한다고 주장하였다. 반면 프랑스는 실무작업반이 제13조를 논의하며 정의 규정에 실제적 요건을 추가하는 것에 부정적인 의견을 표하였음을 근거로 관련 규정을 정의 규정보다는 제4장 제15조에 두는 것이 적합하다고 하며 스페인의 제안에 동의하였다. 실무작

업반은 초안 제15조를 MLETR 제15조에 맞추어 개정하기로 합의하였다.

11. NCD와 NECR의 호환(제16조)

가. 초안 내용

Article 16. Replacement of a negotiable cargo document with a negotiable electronic cargo record and vice versa

1. If a negotiable cargo document has been issued and the transport operator and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic cargo record :

- (a) The holder shall surrender the negotiable cargo document, or all of them if more than one original has been issued, to the transport operator;
- (b) The transport operator shall issue to the holder a negotiable electronic cargo record that reproduces all information as recorded in the negotiable cargo document, and includes a statement that it replaces the negotiable cargo document; and
- (c) A reliable method for such change shall be used.

2. If a negotiable electronic cargo record has been issued and the transport operator and the holder agree to replace

that negotiable electronic cargo record by a negotiable cargo document:

- (a) The transport operator shall issue to the holder, in place of the negotiable electronic cargo record, a negotiable cargo document that reproduces all information as recorded in the negotiable electronic cargo record, and includes a statement that it replaces the negotiable electronic cargo record; and
 - (b) A reliable method for such change shall be used.
3. Upon issuance of the negotiable electronic cargo record in accordance with paragraph 1, the negotiable cargo document shall be made inoperative and ceases to have any effect or validity.
 4. Upon issuance of the negotiable cargo document in accordance with paragraph 2, the negotiable electronic cargo record shall be made inoperative and ceases to have any effect or validity.
 5. A change of medium in accordance with paragraphs 1 and 2 shall not affect the rights and obligations of the parties.

나. 논의 내용

1) 제1항

싱가포르는 기능적 등가성 확보를 위해

NCD와 NECR의 동일성 담보가 필수적임에도 초안 제16조는 신뢰할 수 있는 방법 (reliable method)에 따르지 않고 발행된 NECR의 효력을 규정하지 않았다고 지적하며 초안 제16조를 MLETR 제17조, 제18조에 맞추어 수정하자고 제안하였다. 실무작업반은 협약 제16조 제1항 두문과 (c)호를 “운송인과 소지인이 합의한 경우, NCD는 신뢰할 수 있는 방법이 사용된 경우에만 한하여 NECR로 교체될 수 있다”로 변경하기로 합의하였고, (b)호의 “기록된”을 “포함된”으로 변경하기로 결의하였다.

실무작업반은 제16조를 상환-변경-무효화의 시간 순서에 따라 재구성하자는 제안을 검토하였다. 이때, (a)호에 NCD 상환 의무를 별도로 명시할 필요성이 있는지 의문이 제기되었으나, 캐나다, 사우디아라비아 등은 (a)호를 삭제하고 초안 제16조 제3항만을 유지할 경우 제3항에 의해 NCD를 무효화하는 주체가 불분명해지므로 (a)호를 유지해야 한다고 보았다. 독일, 미국, DCSA 역시 (a)호는 상환의 절차적 측면을, 초안 제16조 제3항은 상환에 따른 NCD의 효력 상실이라는 법률적 효과 측면을 규율하는바, (a)호가 별도의 규정으로 존재할 실익이 있다고 보았다. 실무작업반은 NCD 상환 의무를 규정한 (a)호를 존속하되, 실무를 반영하여 이를 간소화하기로 협의하였다.

2) 제2항

싱가포르는 제7조 제4항 등 협약의 여타 규정이 NECR의 상환을 전제하고 있는 데에 반해, 초안 제16조 제2항은 NECR의 상환을 요하지 않는다고 지적하며 제2항 또한 MLETR 제17조, 제18조를 반영하여 수정할 것을 제안하였다. UNCITRAL 사무국은 실무작업반이 이전 회의⁸⁾에서 모든 NECR이 상환 가능하지 않다는 점을 논의하였다고 대답하였으나, 실무작업반은 상환을 요하는 내용의 제2항을 작성하여 줄 것을 사무국에 요청하였다. 실무작업반은 다음 작업반 회의, 즉, 제46차 제6실무작업반 회의에서 초안 제16조 제2항과 사무국이 작성할 제2항을 비교할 예정이다.

12. 신뢰할 수 있는 방법에 대한
일반 규정(제17조)

가. 초안 내용

Article 17. General reliability standard
For the purposes of articles [12-14 and 16], the method referred to shall be :
(a) As reliable as appropriate for the fulfilment of the function for which the method is being used, in the light of

all relevant circumstances, which may include :

- (i) Any operational rules relevant to the assessment of reliability;
- (ii) The assurance of data integrity;
- (iii) The ability to prevent unauthorized access to and use of the system;
- (iv) The security of hardware and software;
- (v) The regularity and extent of audit by an independent body;
- (vi) The existence of a declaration by a supervisory body, an accreditation body or a voluntary scheme regarding the reliability of the method;
- (vii) Any applicable industry standard;
or
- (b) Proven in fact to have fulfilled the function by itself or together with further evidence.

나. 논의 내용

실무작업반은 초안 제17조를 수정하지 않고 그대로 유지하기로 합의하였다.

8) UNCITRAL, “A/CN.9/1170 - Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-fourth session”, 2024, para. 72.

13. NCD 혹은 eNCD의 발행
(제3조)

가. 초안 내용

Article 3. Issuance of a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record

1. If so agreed between the transport operator and the consignor, the transport operator shall issue a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record in accordance with the provisions of this Convention when the goods are taken in charge by the transport operator. [In respect of paragraph 2 below, the transport operator may also issue a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record at a later stage.]
2. A transport document that contains information set out in article 4, paragraph 1, shall serve as a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record for the purpose of this Convention if it contains in a conspicuous manner (a) wording such as “to order”, “negotiable” or an equivalent expression and (b) an annotation entered and signed by the transport operator stating that the transport document shall serve as a negotiable cargo document or nego-

tiable electronic cargo record from a specified date and with reference to this Convention.

3. Notwithstanding paragraph 2 above, where the transport document is not negotiable :

- (a) The transport operator shall issue the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record as a separate document, if so agreed between the transport operator and the consignor. The negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record shall, in such event, reproduce all particulars as stated in the transport document and contain a conspicuous annotation with reference to this Convention;
- (b) The transport operator shall acknowledge the issuance of such negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record by inserting a corresponding conspicuous annotation in the non-negotiable transport document; and
- (c) The transport operator shall provide the holder of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record with a copy of the transport document upon request.

4. [Notwithstanding paragraph 2 above, where no transport document has been issued, the transport operator shall issue a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record that contains a conspicuous annotation with reference to this Convention, if so agreed between the transport operator and the consignor].
5. The transport operator who issues a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record in accordance with paragraphs 2, 3 or 4 above shall not request the issuance of a negotiable transport document in respect of the same goods by any transport operator performing any part of the carriage to which the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record relates.
6. A negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record may be made out to order, to order of a named person or to bearer. [If an annotation inserted in the transport document pursuant to paragraph 2 above fails to state whether the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record is made out to order, to order of a named person or to bearer, the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record shall be deemed to be made out [to order][to the order of the [consignor][consignee]].

7. A negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record] that is issued in a set of more than one original shall indicate the number of originals in the set. If any copies are made, each copy shall be marked as “non-negotiable” copy.

나. 논의 내용

1) 제1항

송하인에 대해 NCD를 발행해야 한다는 점을 명시하자는 제안이 있었으나, 스위스는 실무상 운송주선인이 화물을 인도받은 뒤 실제로 운송을 수행하는 운송인에게 화물을 인도하는 과정에서 운송 서류를 발행하는 경우가 많다고 강조하며 이 같은 경우 운송인이 NCD를 서류상의 화주에게 발행할 수 있다며 위 제안에 반대하였다. 실무작업반은 제1항 제2문의 대괄호를 삭제하고 그 내용을 유지하기로 하였으나, 이탈리아 등은 운송인이 화물을 인도받은 즉시 NCD를 발행할 의무를 지는 것이 아니라 인도받은 이후 NCD를 발행할 수 있음을 더 잘 드러낼 수 있도록 제1항의 표현을 다듬을 필요성이 있다고 주장하였고, 실무작업반은 위 요청에 따라 제1항의 표현을 가다듬어 줄 것을 사무국에 요청하였다.

2) 제2항

운송 서류에 주석을 기재하여 NCD로 발행하는 것과 같이 선하증권을 NCD로 업그레이드하는 방안을 논의하였으나, 소지인의 책임 등 책임 관련 규정이 나라마다 다른 바, 선하증권을 NCD로 업그레이드하는 것은 더 큰 문제를 야기할 수 있다는 우려가 제기되어 실무작업반은 제2항을 초안 그대로 유지하기로 합의하였다.

3) 제3항

NCD와 유통 불가능한 운송 서류의 내용상 불일치를 방지하기 위한 다양한 방안이 논의되었다. 싱가포르는 NCD에 운송 서류를 첨부해야 한다는 규정을 삭제한 이상 운송 서류의 내용을 NCD에 옮겨 적는 정도로 충분하다는 입장을 밝혔고, 국제해법회(Comite Maritime International, 이하 “CMI”)는 선하증권의 경우 용선계약과 선하증권의 내용이 불일치할 때 전자를 더 신뢰하는 실무가 반영되어야 한다고 보았다. ICLRC는 이 논의가 NCD 소지인에게 어느 정도의 정보를 제공할 것인지에 대한 정책적 결정의 문제라며 NCD의 통상적 소지인이 될 은행은 화물에 대한 모든 정보를 알 필요도 없고 알고 싶어하지 않는다는 관련 업계의 입장을 명확히 하였다. 이탈리아, 프랑스 등은 협약 제3조 제3항 (c)호에 따라 NCD 소지인이 운송 서류의

사본을 요청할 수 있는 바, (a)호의 의무를 운송 서류를 명확히 언급하는 것으로 대체하자고 제안하였고, 실무작업반은 이에 동의하였다.

초안 제3조 제3항의 요건을 준수하지 않은 NCD의 발행이 유효한지 의문이 제기되었다. 이에 의장은 제3조가 아닌 제2조 제4항이 NCD의 유효성을 규정하는바, 제3조 제3항 요건 미준수는 NCD의 유효성에 영향을 미치지 않는다고 답변하였다. 한국은 초안 제3조 제3항의 요건을 협약 제4조로 이동할 것을 제안하였다. 제4조는 NCD의 내용적 요건을 규정하는바, 위 수정안이 체계상 더 타당하고, 제4조의 요건을 불충족한 NCD는 제5조 제1항에 의해 발행이 유효함이 명확하므로 실무작업반은 위 수정안을 채택하였다. 다만, 제3조 제3항 (a) 제2문 중 “and” 이후 부분(“contain a conspicuous annotation with reference to this Convention”)과 “and” 이전 부분(“reference to the transport document”)을 모두 제4조로 이전할지, 후자만을 이전할지는 제4조를 논의하면서 다루기로 유보하였다.

4) 제4항

실무작업반은 제4항의 대괄호를 삭제하고 그 내용을 유지하기로 하였으며, “has been issued”를 “is issued”로 변경하기로 결의하였다.

5) 제5항

제5항은 동일한 화물에 대해 여러 개의 유통증권이 발행되는 것을 방지하기 위해 성안되었다. 의장은 복합운송에 있어서 운송주선인 내지 복합운송인이 송하인에게 NCD를 발행한 이후 해상운송인에게 선하증권의 발행을 요청하는 것을 방지하기 위한 규정이라고 부연하였다. 실무작업반은 제5항을 수정 없이 초안대로 유지하기로 합의하였다.

6) 제6항

제6항 제2문은 NCD가 기명 지시식인지, 무기명 지시식인지 불분명한 경우 소지인 지시식으로 발행되었음을 추정하는 규정이다. 실무작업반은 이러한 추정이 제3조 제2항에 따라 발행된 NCD뿐만 아니라 모든 NCD에 미치도록 제2문을 수정하기로 하였다.

7) 제7항

초안 제3조 제7항 제1문과 제4조 제1항 (i)호가 매우 유사하고, 제7조 제5항 및 제10조 제2항에 의해 복수의 NCD 원본이 발행된 때 운송인은 그 발행 부수를 각 NCD에 표시하여야 하는바, 초안 제3조 제7항 제1문이 불필요하다는 의견이 다수 개진되었다. 스페인은 “marked as” 뒤의 “유통불가능한”은 동어반복이므로 삭제할 것을

제안하였다.

한국 또한 초안 제3조 제7항은 복수의 원본이 발행된 때에 발행된 총 부수를 표시해야 하는 주체를 명시하지 않았고, 제4조 제1항 (i)호와 문장 구성까지 유사하여 동일한 내용을 서로 다른 위치에서 반복하고 있는 것에 불과하다며 초안 제3조 제7항이 불필요하다는 입장을 밝혔다. 더불어 한국은 협약 제3조 제7항에 복수의 원본 발행에 대한 규정을 정히 두어야 한다면 해당 조항에는 복수의 원본 발행을 허용한다는 것과 사본은 사본임을 명시해야 한다는 내용만을 남기고 제4조에서 복수의 원본을 발행할 때 발행 순서에 따라 NCD에 1, 2, 3 등의 숫자를 기재해야 한다고 규정할 것을 제안하였다. 캐나다, 독일, 프랑스는 복수의 원본 발행을 허용한다는 것을 별도의 규정으로 둘 실익이 없다며 한국의 제안에 반대하였다.

중국은 협약이 초안 제3조 제7항 제1문의 요건 미준수에 따른 법적 효과를 규정하지 않은 것에 대해 우려를 표시하였다. 협약 제5조 제1항의 반대 해석에 따라 초안 제3조 제7항 제1문의 요건을 미준수한 NCD는 유효하지 않다고 오인될 수 있다는 것이다.

그 어떠한 국가의 법도 문서가 사본이라고 하여 그 사실을 문서에 명시해야 한다

고 규정한 적 없는데, 실무작업반 대부분은 사본을 사본이라고 명시할 것을 규정한 초안 제3조 제7항 제2문이 불필요하다는 데에 동의하였다. 따라서 실무작업반은 제7항을 전면 삭제하기로 결의하였다.

14. NCD 및 eNCD의 내용(제4조)

가. 초안 내용

Article 4. Contents of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record

1. The negotiable cargo document or the negotiable electronic cargo record shall indicate:
 - (a) The name and address of the transport operator;
 - (b) The name and address of the consignee, if required by the law applicable to the transport contract for inclusion in the transport document or provided by the consignor;
 - (c) The name and address of the consignor;
 - (d) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces,

and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;

- (e) The apparent order and condition of the goods as taken in charge by the transport operator;
 - (f) The place and date of taking in charge of the goods by the transport operator;
 - (g) The place and date of issuance of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record and, if issued separately, of the transport document;
 - (h) The place of delivery of the goods;
 - (i) The number of originals of the negotiable cargo document [or negotiable electronic cargo record], when more than one original is issued;
 - (j) A statement as to whether the freight has been prepaid or an indication as to whether the freight is payable by the consignee; and
 - (k) [A conspicuous annotation with reference to this Convention.]
2. The negotiable cargo document or the negotiable electronic cargo record may further indicate :
 - (a) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between

the consignor and the transport operator;

(b) The intended journey route, mode of transport, places of trans-shipment and information enabling tracking of the goods, if known at the time of issuance of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record;

(c) The law applicable to the transport contract, in particular any international convention to which the transport contract is subject; and

(d) Any other particulars which the consignor and the transport operator may agree to insert in the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record.

나. 논의 내용

1) 제1항

실무작업반은 (b)호의 필요성에 대해 논의하였다. CMI는 해상 운송에 있어서 수하인의 성명과 주소가 명시된 운송 서류는 유통가능성이 없고, 해당 서류가 유통가능하려면 추가적인 조치가 필요하다며 수하인의 성명과 주소를 NCD의 필수적 내용요건으로 규정하는 것은 NCD의 유통성을 저해할 수 있다는 우려를 표하였다. 프랑스는 운송인이 화물 운송에 대해 송하인으

로부터 지시를 받아야 하므로 송하인의 성명과 주소는 NCD에 필히 명시되어야 하나, 수하인에 대해서는 그렇지 않으므로 유통가능성을 보장하기 위해 (b)호를 삭제하자고 제안하였다. 실무작업반은 위 제안을 채택하였다.

스위스는 (c)호에 서류상 화주의 개념을 반영하기 위하여 “consignor” 뒤에 “or another person named by the consignor”을 추가할 것을 제안하였으나, 위 제안은 채택되지 않았다.

(i)호에 대하여, NCD 원본이 1부 발행된 때에도 운송인이 NCD 문면상 원본의 수를 기재하기로 한바, “when more than one original is issued”를 삭제하기로 합의하였다. 이에 대해 ICC는 NCD 원본에 원본임을 명시할 것을 규정하자고 제안하였고, 이탈리아는 실무자의 요청에 따라 협약을 성안하자며 ICC의 제안에 수용적인 태도를 보였다. 그러나 독일은 그 어떠한 국가도 문서가 원본임을 명시하도록 규정한 바 없다며 ICC의 제안은 실익이 없다고 맞섰다. 실무작업반은 ICC의 제안을 채택하지 않았다.

ICLRC, 캐나다 등은 초안 제4조 제1항 (j)호와 협약 제2조에서 “freight”와 “reward”가 혼용되고 있다며 (j)호에서 “freight”대신 “reward”를 사용할 것을 제안하였으나,

프랑스는 실무상 사용되는 용어가 “freight”라는 점에서 위 제안에 반대했고, 실무작업반은 대부분 프랑스의 의견에 동의하였다.

2) 제2항

사우디아라비아는 (d)호가 그에 앞선 각호의 내용을 포괄할 수 있으므로 (d)호만으로 충분하다고 주장하였으나, 캐나다 등은 앞선 각호의 내용이 일종의 가이드라인 역할을 할 수 있다며 (a)호 내지 (c)호를 유지하자고 주장하였다. 실무작업반은 제2항을 수정하지 않기로 결의하였다.

15. NCD 혹은 eNCD의 결합
(제5조)

가. 초안 내용

Article 5. Deficiencies in the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record

1. The absence of one or more of the particulars referred to in article 4, paragraph 1 does not of itself affect the legal character of the document as a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record provided that it nevertheless falls within the definition of negotiable cargo document or nego-

tiabile electronic cargo record as set out in article 2, paragraph 4 or paragraph 6.

2. If the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record includes a date but fails to indicate its significance, the date is deemed to be the date of issuance of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record. Unless otherwise indicated, a negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record issued as a separate document pursuant to article 3, paragraph 3, is deemed to have been issued simultaneously with the transport document.
3. If the annotation as referred to in article 3, paragraph 2, does not state the date from which the transport document shall serve as negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record, the transport document is deemed to serve that function from the date of its issuance.
4. If the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record does not include the date of taking in charge of the goods by the transport operator, the goods are deemed to have been taken in charge by the transport operator on the date of issuance of the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record.

5. If the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record fails to state the apparent order and condition of the goods at the time the transport operator takes them in charge, the negotiable cargo document or negotiable electronic cargo record is deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the transport operator took them in charge.

나. 논의 내용

1) 제1항

실무작업반은 NCD가 제4조의 내용적 요건을 결여한 것이 NCD의 여타 법적 효력에 영향을 미치지 않는다는 점을 명확히 드러내도록 초안 제5조 제1항을 수정해 줄 것을 사무국에 요청하였다.

16. 화물질권채권(cargo pledge bond, 이하 “CPB”)의 발행

UNCITRAL 사무국은 CIM Rules와 같은 여타 국제협약 등의 강행규정과 본 협약의 충돌을 방지하고자 NCD 대신 운송 중인 화물에 대한 담보적 이익을 증명하는 별도의 문서를 만들자고 제안하였다. 이때 운송인은 화물에 대한 담보적 이익을 창설할

수 없고, 은행과 화물의 소유자 사이에 별도의 담보계약이 성립된 경우에만 화물질권채권을 발행할 수 있다.

중국은 담보거래에 관한 UNCITRAL 모델법이 널리 채택되지 않은 것은 담보거래에 관한 각국의 법 규범이 상이하기 때문임을 강조하며 운송 중인 화물을 담보로 제공하는 것, 즉 CPB와 기존 법제의 담보거래 원칙이 충돌할 수 있다고 우려를 표하였다. 또한 미국, 러시아, 독일, 오스트리아, 캐나다 등 실무작업반의 대다수는 화물질권채권이 기존 법제의 도산법의 원칙 및 우선권 관련하여 문제를 야기할 수 있다고 보았다. 따라서 실무작업반은 사무국의 제안을 받아들이지 않기로 결의하였다.

17. 창고에 보관 중인 화물에 대한 NCD의 적용 범위 확장 여부

실무작업반은 창고 보관 서비스가 운송계약의 일부를 구성할 때 이 역시 NCD의 적용 범위에 해당함을 명시하는 규정을 신설하자는 제안에 대해 논의하였다. 중국, 싱가포르, 독일, 사우디아라비아 등 실무작업반의 대다수는 운송인이 화물을 인수한 후 단기 보관하는 것은 통상 운송계약에 포함되므로 당연히 NCD의 적용 범위에 포함된다며 위 규정의 필요성에 의문을 제기하였다. 실무작업반은 위 규정이 더

많은 혼란을 야기할 것이라며 위 규정을 신설치 않기로 하였다.

Ⅲ. 향후 논의 계획 및 평가

이번 작업반 회의는 협약 제1조, 제2조를 제외한 나머지 조항을 전부 상호 연계적으로 검토함으로써 각 조항이 협약의 전체 맥락에서 갖는 의미를 명확히 하였다는 데에 의미가 있다. 제44차 작업반 회의부터 적극적으로 의견을 개진하기 시작한 중국은 이번 작업반 회의에도 열성적으로 참여하여 NCD의 유통성 보장 및 선의의 제3자인 소지인 보호에 대해 다양한 의견을 피력하였다. 싱가포르는 NECR에 대하여 실무작업반이 MLETR과 일관성 있는 방향으로 협약을 성안하는 데에 큰 역할을 하였다. 한국 대표단 중 현낙희 교수(성균관대학교 법학전문대학원)가 이번 작업반 회의에서도 보고자(Rapporteur)로 선출되어

주요 논의 내용을 정리하여 사무국에 보고하는 역할을 수행하였다. 또한 한국은 간담회⁹⁾를 통해 청취한 국내 관련 업계 실무자의 의견을 반영하기 위해 NCD의 권리 증권성 등 협약의 핵심 부분에 대하여 적극적으로 의견을 개진하는 등 논의에 기여하였다.

실무작업반은 시간 관계상 이번 작업반 회의에 상정된 안건 중 협약의 적용 범위를 다루지 못하였다¹⁰⁾. 실무작업반은 이를 다음 작업반 회의에서 논의할 예정인데, 해상 운송 구간이 포함된 복합운송 등의 경우 선하증권 관련 기존 법체계와 충돌할 수 있는바, 세심한 조율이 필요하다. 또한 실무작업반은 다음 작업반 회의에서 협약 초안 성안을 마무리하고 이를 2025년 UNCITRAL 본회의에 상정하고자 하므로, 차기 작업반 회의에 한국의 입장을 반영하기 위해 더욱 면밀히 준비할 필요성이 존재한다.

9) 법무부는 협약 성안 과정에 국내 관련 업계 종사자의 의견을 반영하고자 '24. 11. 22. 운송업계, 은행업계 등 관련 업계 종사자를 대상으로 NCD에 대한 간담회를 개최하였다.

10) 관련하여 CMI가 제안서를 제출하였다(A/CN.9/WG.VI/WP.108 - Submission from the Comite Maritime International)